

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 22 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1991	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 958

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ26/47836/928 (1)

Κήρυξη νησίδας «Μοναστήρι» περιοχής ακρωτηρίου Νησιώτισσας Ν. Πύργου Ιστιαίας ως αρχαιολογικού χώρου.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Την Υ.Α με αρ. ΥΠΠΟ/ΓΝΟΣ/54280/20.12.90 (ΦΕΚ 824/Β'/28.12.90) «Περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων υπογραφής».
2. Τις διατάξεις του Κ.Ν. 5351/1932 «περί αρχαιοτήτων».
3. Την γνωμοδότηση του Τοπικού Συμβουλίου Μνημείων Στερεάς Ελλάδας, όπως διατυπώθηκε κατά την αρ. 13/9.10.91 Συνεδρία του, αποφασίζουμε:

Κηρύσσεται η νησίδα «Μοναστήρι» περιοχής ακρωτηρίου Νησιώτισσας Ν. Πύργου Ιστιαίας ως αρχαιολογικός χώρος υπαγόμενος στις διατάξεις του Κ.Ν. 5351/1932 «περί αρχαιοτήτων», επειδή στη νησίδα αυτή υπάρχει ερείπιο Πύργου Ενετοκρατίας, γύρω δε από τον Πύργο σώζονται ερείπια ναού βυζαντινών χρόνων καθώς και ταφική κατασκευή, η οποία πρέπει να ταυτισθεί με τον τάφο του Διάκονου Πρωτέκδικου Γεωργίου Καππαδόκη.

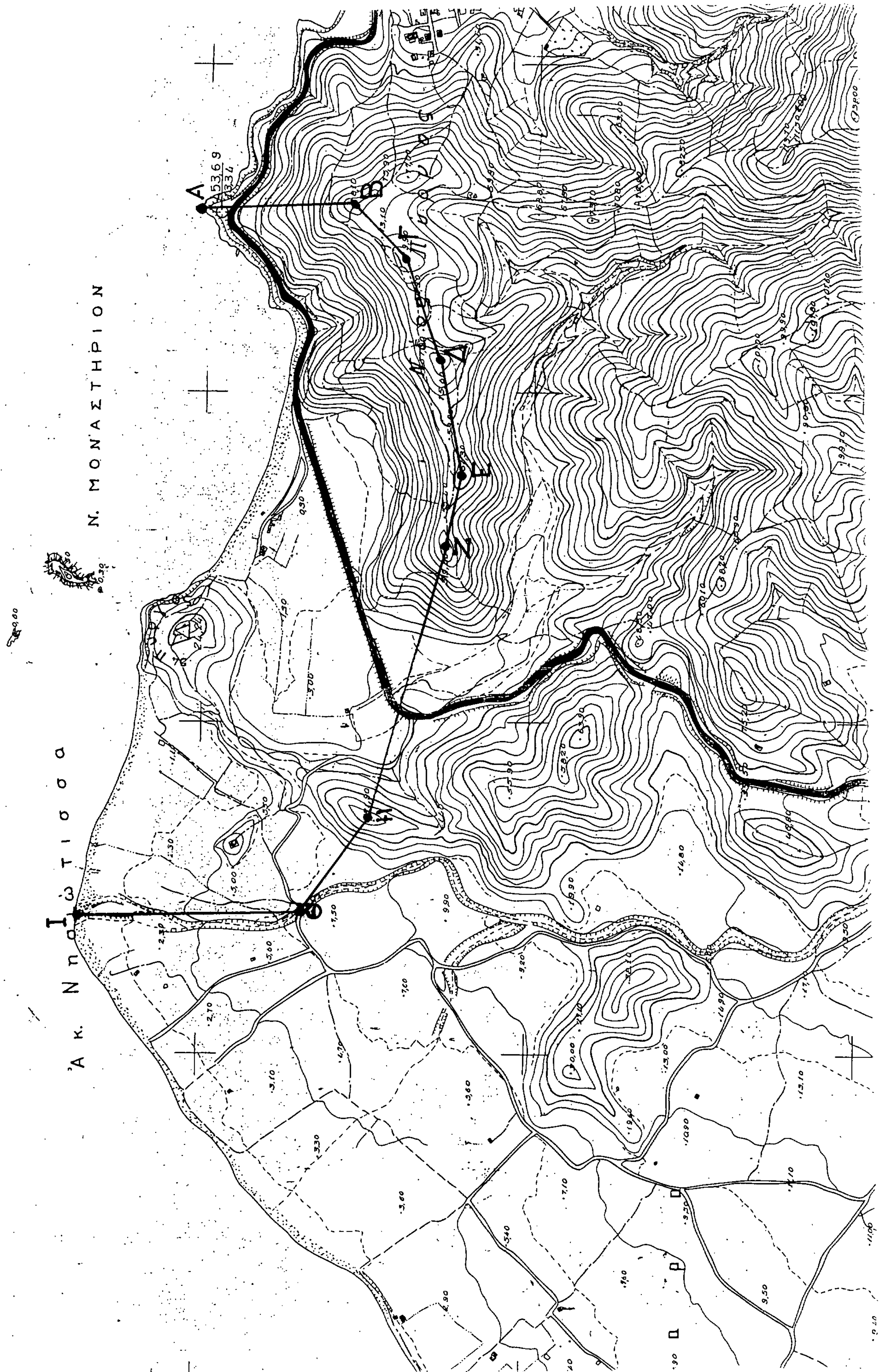
Για την προστασία των αρχαίων της νησίδας κηρύσσεται μια ζώνη με ακτίνα προστασίας 500 μ. στην παραλία όπως αυτή ορίζεται από τα σημεία ΑΒΓΔΕΖΗΘΙ, του συνημμένου τοπογραφικού, και τις εξής συντεταγμένες:

ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ
Α 23.03'47"	38.56'34"
Β 23.03'47"	38.56'27"
Γ 23.03'43"	38.56'24"
Δ 23.03'37"	38.56'22"
Ε 23.03'30"	38.56'21"
Ζ 23.03'26"	38.56'22"
Η 23.09'08"	38.56'26"
Θ 23.03'03"	38.56'29"
Ι 23.03'02"	38.56'41"

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 1991

Με εντολή Υπουργού
Ο Προϊστάμενος
Ν. ΖΙΑΣ


Ν. ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΝ
Άκ. Νησιώτισσα
Α
Β
Γ
Δ
Ε
Ζ
Η
Θ
Ι

Αριθ. οικ.39162/4597/24.10.91 (2)

Τροποποίηση του Π.Δ. 1382/1981, (ΦΕΚ 345/Α/31.12.1981) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαικών Κοινοτήτων, της 27 Σεπτεμβρίου 1977 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων μετά κινητήρα», σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 90/630/ΕΟΚ, της 30 Οκτωβρίου 1990.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 του Κ.Ο.Κ., που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (Α-167) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1, παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1983 (Α'-34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 (Α'-70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαικής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαικής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ», και του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 (Α'-101).

3. Του Π.Δ. 431/1983 (Α'-160) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαικών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21.12.1977, 78/547/ΕΟΚ της 12.6.78 και 80/1267/ΕΟΚ της 16.12.80 οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαικών Κοινοτήτων».

4. Το Π.Δ. 1382/1981, (ΦΕΚ 345/Α/31.12.1981), «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαικών Κοινοτήτων, της 27 Σεπτεμβρίου 1977 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων μετά κινητήρα», αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟ 1

Η απόφαση αυτή έχει ως σκοπό την τροποποίηση του Π.Δ. 1382/1981 που αφορά στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωσή προς τις διατάξεις της οδηγίας 90/630/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαικών Κοινοτήτων της 30 Οκτωβρίου 1990, η οποία δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαικών Κοινοτήτων (L 341/20-29 της 6.12.1990).

ΑΡΘΡΟ 2

Το άρθρο 3 του Π.Δ. 1382/1981 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται:

α) η άρνηση, για ένα τύπο οχήματος, της έγκρισης ΕΟΚ ή της έκδοσης του αντιγράφου του δελτίου έγκρισης που προβλέπεται το άρθρο 5 του Π.Δ. 431/1983, ή της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977.

β) η απαγόρευση θέσεως οχημάτων σε κυκλοφορία, όταν το οπτικό πεδίο του οδηγού αυτού του τύπου του οχήματος ή αυτών των οχημάτων έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 1382/1981, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 1991:

α) δεν εκδίδεται πλέον το αντίγραφο του δελτίου έγκρισης που προβλέπεται, το άρθρο 5 του Π.Δ. 431/1983, για ένα τύπο οχήματος του οποίου το οπτικό πεδίο του οδηγού δεν έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 1382/1981, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

β) Είναι δυνατή η άρνηση της έγκρισης τύπου, που προβλέπεται στο άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), που κυρώθηκε με το νόμο 614/1977, ενός τύπου οχήματος του οποίου το οπτικό πεδίο του οδηγού δεν έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 1382/1981, όπως αυτό τροποποιείται από το παρόν.

ΑΡΘΡΟ 3

Ο πίνακας παραρτημάτων και τα παραρτήματα του άρθρου 3 του Π.Δ. 1382/1981 καταργούνται και αντικαθίστανται από τον πίνακα παραρτημάτων και τα παραρτήματα της παρούσας απόφασης, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτής και τα οποία έχουν ως ακολούθως:

Πίνακας Παραρτημάτων

Παράρτημα Ι: Περίοδο εφαρμογής, ορισμοί, αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ, έγκριση ΕΟΚ, εξειδικεύσεις, διαδικασία δοκιμής (ι).

(Παράρτημα ΙΙ)

Παράρτημα ΙΙΙ: Τηρουμένη διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου ή και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένου στα οχήματα με κινητήρα.

Παράρτημα IV: Μέθοδος για τον καθορισμό των σχέσεων των διαστάσεων μεταξύ των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως του οχήματος και του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς (ι).

Παράρτημα V: Παράρτημα στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος που αφορά στο οπτικό πεδίο του οδηγού.

(ι) Οι τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος αυτού ανταποκρίνονται σε απαιτήσεις ανάλογες εκείνων του σχεδίου κανονισμού της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ επί του θέματος. Έτσι έχουν διατηρηθεί οι υποδιαιρέσεις σε σημεία. Αν ένα σημείο του σχεδίου κανονισμού δεν έχει αντίστοιχο στα παραρτήματα της απόφασης ο αριθμός του αναφέρεται για υπενθύμιση εντός παρενθέσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στο οπτικό πεδίο των οδηγών οχημάτων της κατηγορίας Μ1 που εκτείνεται σε γωνία 180° προς τα εμπρός.

1.1.1. Σκοπεύει να διασφαλίζει την ύπαρξη επαρκούς οπτικού πεδίου εφόσον το αλεξίνεμο και οι υπόλοιπες υάλινες επιφάνειες είναι στεγνές και καθαρές.

1.2. Οι προδιαγραφές της παρούσης οδηγίας, όπως έχουν ενταχθεί, εφαρμόζονται στα οχήματα της κατηγορίας Μ1, στα οποία η θέση οδηγήσεως ευρίσκεται αριστερά. Στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας Μ1, στα οποία η θέση οδηγήσεως ευρίσκεται δεξιά, οι προδιαγραφές αυτές εφαρμόζονται mutatis mutandis δια της στροφής των καθοριζομένων κριτηρίων.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

(2.1.)

2.2. Τύπος οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο.

Ως «τύπος οχήματος ως προς το οπτικό πεδίο», νοούνται τα οχήματα τα οποία δεν εμφανίζουν μεταξύ τους διαφορές ως προς τα κάτωθι ουσιώδη στοιχεία:

2.2.1. τα εσωτερικά και εξωτερικά οχήματα και διαρρυθμίσεις, τα οποία στην προσδιοριζομένη στο σημείο 1 ζώνη, δύνανται να επηρεάσουν την ορατότητα.

2.2.2. τα σχήματα και τις διαστάσεις του αλεξινέμου, και της τοποθετήσεώς του.

2.3. Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

Ως «τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς», νοείται ένα σύστημα αναφοράς το οποίο συνίσταται από ένα διαμήκες κατακόρυφο επίπεδο X-Z, ένα οριζόντιο επίπεδο X-Y και ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο Y-Z (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα εικόνα 5) και το οποίο χρησιμεύει για καθορισμό των σχετικών αποστάσεων μεταξύ της προβλεπομένης θέσεως των σημείων επί των επιπέδων και της πραγματικής τους θέσεως επί του οχήματος. Η μέθοδος δια της οποίας καθίσταται δυνατή η τοποθέτηση του οχήματος σε σχέση προς τα τρία επίπεδα υποδεικνύεται στο παράρτημα IV. Όλες οι συντεταγμένες που αναφέρονται στην αρχή συντεταγμένων στο έδαφος πρέπει να υπολογίζονται για όχημα έτοιμο προς κυκλοφορία όπως ορίζεται στο σημείο 2.6

του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ με ένα επιβάτη καθήμενο στο εμπρόσθιο κάθισμα που έχει μάζα 75 kg ± 1%.

2.3.1. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με ανάρτηση που επιτρέπει τη ρύθμιση της αποστάσεως από του εδάφους δοκιμάζονται με τις κανονικές συνθήκες χρήσεως που εξειδικεύονται από τον κατασκευαστή.

2.4. Αρχικά σημεία αναγνωρίσεως.

Ως «αρχικά σημεία αναγνωρίσεως», νοούνται οπές, επιφάνειες, σήματα και σημεία προσδιορισμού του αμαξώματος του οχήματος. Ο τύπος του χρησιμοποιουμένου σημείου αναγνωρίσεως και η θέση κάθε σημείου σε συντεταγμένες Χ, Υ και Ζ του τρισδιαστάτου συστήματος αναφοράς, ως και η απόστασή του σε σχέση προς ένα θεωρητικό επίπεδο, που αναπαριστά το έδαφος, πρέπει να υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή. Τα σημεία αυτά αναγνωρίσεως δύνανται να είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση του αμαξώματος.

2.5. Γωνία κλίσεως του ερεισινώτου (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.3).

2.6. Πραγματική γωνία κλίσεως του ερεισινώτου. (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.4).

2.7. Προβλεπομένη γωνία κλίσεως του ερεισινώτου. (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.5).

2.8. Σημεία V.

Ως «σημεία V», νοούνται τα σημεία των οποίων η θέση στο εσωτερικό του θαλάμου επιβατών, καθορίζεται από διαμήκη κατακόρυφα επίπεδα διερχόμενα εκ των κέντρων των ακροτάτων θέσεων καθημένων επί της εμπροσθίας σειράς καθισμάτων και εν αναφορά προς το σημείο R και την προβλεπομένη γωνία κλίσεως του ερεισινώτου, τα οποία χρησιμεύουν για την εξακρίβωση της πιστότητος προς τις απαιτήσεις τις σχετικές με το οπτικό πεδίο.

2.9. Σημείο R ή σημείο αναφοράς της καθημένης θέσεως (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.2).

2.10. Σημείο Η (βλ. παράρτημα ΙΙΙ, σημείο 1.1).

2.11. Σημεία αναφοράς του αλεξινέμου.

Ως «σημεία αναφοράς του αλεξινέμου» νοούνται τα σημεία τα οποία κείνται στην τομή μετά του αλεξινέμου, προς τα εμπρός ακτινοειδώς εκτεινομένων γραμμών από των σημείων V μέχρι της εξωτερικής επιφανείας του αλεξινέμου.

2.12. Διαφανής επιφάνεια.

Ως «διαφανής επιφάνεια», ενός αλεξινέμου ή άλλης υαλίνης επιφανείας, νοείται το τμήμα της επιφανείας αυτής, της οποίας ο συντελεστής φωτεινής μεταδόσεως, μετρούμενος κάθετα προς την επιφάνεια, είναι τουλάχιστον 70%.

2.13. Σημεία Ρ.

Ως «σημεία Ρ», νοούνται τα σημεία περί τα οποία περιστρέφεται η κεφαλή του οδηγού, όταν παρατηρεί αντικείμενα επί οριζοντίου επιπέδου ευρισκομένου στο ύψος των οφθαλμών του.

2.14. Σημεία Ε.

Ως «σημεία Ε», νοούνται τα σημεία που παριστούν το κέντρο των οφθαλμών του οδηγού και τα οποία χρησιμεύουν στο να προσδιορίζουν σε ποιο μέτρο οι ορθοστάτες Α, καλύπτουν το οπτικό πεδίο.

2.15. Ορθοστάτες Α.

Ως «ορθοστάτες Α», νοούνται όλα τα υποστηρίγματα της οροφής τα οποία ευρίσκονται έμπροσθεν του εγκαρσίου κατακορύφου επιπέδου, ευρισκομένου σε 68 mm έμπροσθεν των σημείων V, συμπεριλαμβανομένων των επί των υποστηριγμάτων αυτών τοποθετημένων ή προσηρμοσμένων αδιαφανών εξαρτημάτων, όπως στα πλαίσια του αλεξινέμου ή τα πλαίσια των θυρών.

2.16. Εύρος οριζοντίου ρυθμίσεως του καθίσματος.

Ως «εύρος οριζοντίου ρυθμίσεως του καθίσματος», νοείται το εύρος των κανονικών θέσεων οδηγήσεως οι οποίες προβλέπονται από τον κατασκευαστή για τη ρύθμιση του καθίσματος του οδηγού κατά την κατεύθυνση του άξονα Χ (βλ. σημείο 2.3).

2.17. Συμπληρωματικό εύρος μετατοπίσεως του καθίσματος.

Ως «συμπληρωματικό εύρος μετατοπίσεως του καθίσματος», νοείται το προβλεπόμενο από τον κατασκευαστή εύρος, για την μετατόπιση του καθίσματος κατά την κατεύθυνση του άξονα Χ (βλ. σημείο 2.3). πέραν του εύρους των προβλεπομένων στο σημείο 2.16 κανονικών θέσεων οδηγήσεως και χρησιμοποιουμένων κατά την μετατροπή του καθίσματος σε κλίνες, ή προς διευχόλυνση της εισόδου στο όχημα.

(2.18).

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

3.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος, ως προς το οπτικό πεδίο του οδηγού, πρέπει να υποβληθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.

3.2. Πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα που αναφέρονται κατωτέρω, σε τρία αντίτυπα, και από τις ακόλουθες πληροφορίες.

3.2.1. περιγραφή του οχήματος από την άποψη των ανωτέρω αναφερομένων στο σημείο 2.2. κριτηρίων συνοδευομένη από σχέδια με διαστάσεις και, είτε από μία φωτογραφία, είτε από μία αναπεταμένη άποψη του θαλάμου επιβατών. Οι αριθμοί και ή τα σύμβολα τα οποία προσδιορίζουν τον τύπο του οχήματος πρέπει να ορίζονται επακριβώς.

3.2.2. επαρκώς λεπτομερείς πληροφορίες περί των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως έτσι ώστε να καθίσταται δυνατός ο προσδιορισμός τους και η εξακρίβωση της θέσεως κάθε ενός από αυτά σε σχέση προς τα υπόλοιπα και το σημείο R.

3.3 Πρέπει να υποβληθεί στην τεχνική υπηρεσία που είναι επιφορτισμένη με τη διενέργεια των δοκιμών εγκρίσεως ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ.

(4.1.)

(4.2.)

(4.3.) Ένα δελτίο σύμφωνο προς το εμφαινόμενο στο παράρτημα V υπόδειγμα, επισυνάπτεται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ.

(4.4.) - (4.4.1.) - (4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

(4.7.)

(4.8.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

5.1. Οπτικό πεδίο οδηγού.

5.1.1. Το διαφανές τμήμα του αλεξινέμου πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα σημεία αναφοράς του αλεξινέμου, ήτοι:

5.1.1.1. ένα «οριζόντιο σημείο αναφοράς» που ευρίσκεται έμπροσθεν του V1 και 17° προς τα αριστερά (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 1),

5.1.1.2. ένα «ανώτατο σημείο κατακορύφου αναφοράς», που ευρίσκεται έμπροσθεν του V1 και 7° υπεράνω της οριζοντίου. Εν τούτοις, μέχρι της 30 Σεπτεμβρίου 1981, γωνία αυτή περιορίζεται σε 5°.

5.1.1.3. ένα «κατώτατο σημείο κατακορύφου αναφοράς» που ευρίσκεται έμπροσθεν του V2 και 5° κάτωθι της οριζοντίου.

5.1.1.4. για να ελεγχθεί η προς τα εμπρός ορατότης επί του αντιθέτου ημίσεος του αλεξινέμου, λαμβάνονται τρία άλλα σημεία αναφοράς, συμμετρικά προς τα σημεία που προσδιορίζονται στα σημεία 5.1.1.1. έως 5.1.1.3 σε σχέση προς το διάμηκες στο μέσο του σχήματος επίπεδο.

5.1.2. Η γωνία διοφθαλμικής παρεμποδίσεως κάθε ορθοστάτου Α, πρέπει να μην υπερβαίνει στο ύψος των σημείων περιστροφής της κεφαλής Ρ1 και Ρ2 (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 2), τις κάτωθι τιμές:

7° μέχρι της 30 Σεπτεμβρίου 1981

6° από της 1 Οκτωβρίου 1981.

5.1.2.1. Η γωνία διοφθαλμικής παρεμποδίσεως μετρείται σε οριζόντιο επίπεδο μεταξύ των εφαπτομένων των συνδεουσών:

5.1.2.1.1. το Ε1 στο οπίσθιο άκρο και το Ε2 στο εμπρόσθιο άκρο του αριστερού ορθοστάτου Α, και

5.1.2.1.2. το Ε3 στο εμπρόσθιο άκρο και το Ε4 στο οπίσθιο άκρο του δεξιού ορθοστάτου Α.

5.1.2.2. Δεν επιτρέπεται ένα όχημα να έχει πλέον των δύο ορθοστατών Α.

«5.1.3. Εξαιρουμένων των παρεμποδίσεων οι οποίες προκαλούνται από τους ορθοστάτες Α, από τα υποστηλώματα διαχωρισμού των μικρών εμπροσθίων σταθερών ή κινητών παραθύρων, τις εξωτερικές κεραίες ραδιοφώνου, τα κάτοπτρα οδηγήσεως και τους υαλοκαθαριστήρες δεν πρέπει να υπάρχει οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο στο άμεσο οπτικό πεδίο του οδηγού για 180° 00 προς τα εμπρός, κάτωθεν οριζοντίου επιπέδου διερχομένου από το V1 και άνωθεν τριών επιπέδων διερχομένων από το V2 εκ των οποίων το ένα είναι κάθετο προς το επίπεδο X-Z και έχει κλίση 4° 00 προς τα εμπρός κάτω της οριζοντίου και τα άλλα δύο είναι κάθετα προς το επίπεδο Y-Z και έχουν κλίση 4° 00 κάτω της οριζοντίου (βλέπε παράρτημα IV, εικόνα 3)·

Δεν θεωρούνται ως εμπόδια του οπτικού πεδίου:

– οι αγωγοί «κεραίες ραδιοφώνου» εγκλεισμένοι ή τυπωμένοι που έχουν τις ακόλουθες μέγιστες διαστάσεις:

– εγκλεισμένοι αγωγοί: 0,5 mm

– τυπωμένοι αγωγοί: 1,0 mm.

Οι αγωγοί «κεραίες ραδιοφώνου» αυτοί δεν πρέπει να διασχίζουν τη ζώνη Α όπως αυτή έχει ορισθεί στην οδηγία 78/318/ΕΟΚ «περί των διατάξεων υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος των οχημάτων με κινητήρα». Εν τούτοις 2 αγωγοί «κεραίες ραδιοφώνου» μπορούν να διασχίζουν τη ζώνη Α αν το πάχος της διατομής τους δεν υπερβαίνει τα 0,3 mm. Η τιμή αυτή φθάνει τα 0,5 mm εάν η ζώνη Α διασχίζεται υπό ενός μόνον αγωγού.

– οι αγωγοί «αποπαγώματος/καθαρισμού χνώτων» συνήθως υπό μορφή τεθλασμένης ή κυματοειδούς γραμμής που έχουν τις ακόλουθες διαστάσεις:

– μέγιστο φαινόμενο πλάτος: 0,03 mm.

– ελάχιστη απόσταση μετξαύ των αγωγών (διαχωρισμός): 2,00 mm».

5.1.3.1. Παρεμπόδιση προκαλουμένη από τη στεφάνη του τιμονιού οδηγήσεως και από τον πίνακα οργάνων στο εσωτερικό του τιμονιού είναι ανεκτή, αν ένα επίπεδο που διέρχεται από το V2 κάθετο στο επίπεδο X-Z και εφαπτόμενο του ανωτέρου τμήματος της στεφάνης του τιμονιού, αποκλίνει τουλάχιστον κατά μία 1 κάτω της οριζοντίας.

5.2. Θέση των σημείων V.

5.2.1. Οι πίνακες Ι και IV δεικνύουν τη θέση των σημείων V σε σχέση προς το σημείο R όπως προκύπτει από τις συντεταγμένες τους X, Υ, Z στο τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Σημείο V	X	Υ	Z
V1	68 mm	- 5 mm	665 mm
V2	68 mm	- 5 mm	589 mm

5.2.1.1. Ο πίνακας Ι δεικνύει τις συντεταγμένες βάσεως για προβλεπομένη γωνία κλίσεως του ερεισινώτου 25°. Η θετική έννοια των συντεταγμένων υποδεικνύεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 1.

5.3. Θέση των σημείων P.

5.3.1. Οι πίνακες ΙΙ, ΙΙΙ και IV δεικνύουν τη θέση των σημείων P σε σχέση προς το σημείο R, όπως αυτή προκύπτει από τις συντεταγμένες τους X,Υ,Z στο τρισδιάστατο σημείο αναφοράς.

5.3.1.1. Ο πίνακας ΙΙ δεικνύει τις συντεταγμένες βάσεως για προβλεπομένη γωνία κλίσεως του ερεισινώτου 25°. Η θετική έννοια των συντεταγμένων υποδεικνύεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Σημείο P	X	Υ	Z
P1	35 mm	- 20 mm	627 mm
P2	63 mm	63 mm	627 mm

5.3.1.2. Ο πίνακας ΙΙΙ δεικνύει τις συμπληρωματικές διορθώσεις οι οποίες πρέπει να επιφέρονται στις συντεταγμένες X του P1 και P2 όταν το εύρος οριζοντίου ρυθμίσεως του καθίσματος κατά το διδόμενο στο σημείο 2.16 ορισμό υπερβαίνει τα 108mm. Η θετική έννοια για τις συντεταγμένες υποδεικνύεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ

Εύρος οριζοντίου ρυθμίσεως του καθίσματος	ΔX
108 έως 120 mm	- 13 mm
121 έως 132 mm	- 22 mm
133 έως 145 mm	- 32 mm
146 έως 158 mm	- 42 mm
πλέον των 158 mm	- 48 mm

5.4. Διορθώσεις που πρέπει να επέλθουν σε προβλεπόμενες γωνίες κλίσεως του ερεισινώτου διαφόρους των 25°.

Ο πίνακας IV δεικνύει τις συμπληρωματικές διορθώσεις που πρέπει να επέλθουν στις συντεταγμένες X και Z κάθε σημείου P και V όταν η προβλεπομένη γωνία κλίσεως του ερεισινώτου διαφέρει των 25°. Η θετική έννοια των συντεταγμένων εμφαίνεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 1.

5.5. Θέση των σημείων E.

5.5.1. Τα E1 και E2 ευρίσκονται κάθε ένα σε απόσταση 104 mm από το P1. Το E2 ευρίσκεται σε απόσταση 65 mm από το E1 (βλέπε παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 4).

5.5.2. Η ευθεία που ενώνει τα E1 και E2 στρέφεται γύρω από το P1, μέχρις ότου καταστεί κάθετος στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος κατακόρυφο επίπεδο αρκεί:

5.5.2.1. στη θέση αυτή, η εφαπτομένη που ενώνει το E1 με το οπίσθιο άκρο του αριστερού ορθοστάτου Α να σχηματίζει γωνία 120° τουλάχιστον με την ευθεία που ενώνει τα E1 και E2.

ΠΙΝΑΚΑΣ IV

Γωνία κλίσεως ερεισινώτου (μοίρες)	Οριζόντιες συντεταγμένες ΔX	Κατακόρυφες συντεταγμένες ΔZ	Γωνία κλίσεως ερεισινώτου (μοίρες)	Οριζόντιες συντεταγμένες ΔX	Κατακόρυφες συντεταγμένες ΔZ
5	-186 mm	28 mm	23	-18 mm	5 mm
6	-177 mm	27 mm	24	- 9 mm	3 mm
7	-167 mm	27 mm	25	0 mm	0 mm
8	-157 mm	27 mm	26	9 mm	- 3 mm
9	-147 mm	26 mm	27	17 mm	- 5 mm
10	-137 mm	25 mm	28	26 mm	- 8 mm
11	-128 mm	24 mm	29	34 mm	-11 mm
12	-118 mm	23 mm	30	43 mm	-14 mm
13	-109 mm	22 mm	31	51 mm	-18 mm
14	- 99 mm	21 mm	32	59 mm	-21 mm
15	- 90 mm	20 mm	33	67 mm	-24 mm
16	- 81 mm	18 mm	34	76 mm	-28 mm
17	- 72 mm	17 mm	35	84 mm	-32 mm
18	- 62 mm	15 mm	36	92 mm	-35 mm
19	- 53 mm	13 mm	37	100 mm	-39 mm
20	- 44 mm	11 mm	38	108 mm	-43 mm
21	- 35 mm	9 mm	39	115 mm	-48 mm
22	- 26 mm	7 mm	40	123 mm	-52 mm

5.5.2.2. σε περίπτωση που η γωνία αυτή είναι μεγαλύτερη των 120°, η περιστροφή της ευθείας που ενώνει τα E1 και E2 γύρω από το P1 πρέπει να προσαρμόζεται μέχρις ότου η γωνία αυτή λάβει τιμή 120° (βλ. για την τελευταία περίπτωση το παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 2)·

5.5.3. Τα E3 και E4 ευρίσκονται κάθε ένα σε 104 mm από το P2. Το E3 ευρίσκεται σε απόσταση 65 mm από το E4 (βλ. παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 4).

5.5.4. Η ευθεία που ενώνει τα E3 και E4 στρέφεται γύρω από το P2, μέχρις ότου σχηματίσει γωνία 120° με την εφαπτόμενη η οποία ενώνει τα E4 με το οπίσθιο άκρο του δεξιού ορθοστάτου Α IV, συμπληρωματικό παράρτημα, εικόνα 2).

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

6.1. Οπτικό πεδίο οδηγού.

6.1.1. Οι σχέσεις των διαστάσεων μεταξύ των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως του οχήματος και του τρισδιαστάτου συστήματος αναφοράς, καθορίζονται κατά την προδιαγραφομένη στο παράρτημα IV διαδικασία.

6.1.2. Η θέση των σημείων V1 και V2 καθορίζεται σε σχέση προς το σημείο R, σύμφωνα προς τις συντεταγμένες X,Υ,Z, του τρισδιαστάτου συστήματος αναφοράς που υποδεικνύεται στον πίνακα Ι στο σημείο 5.2.1.1. και στον πίνακα IV στο σημείο 5.4. Τα σημεία αναφοράς του αλεξινέμου προσδιορίζονται από τα σημεία V, εφόσον αυτά έχουν τοποθετηθεί ορθά, όπως αποδεικνύεται στο σημείο 5.1.1.

6.1.3. Οι σχετικές θέσεις των σημείων P, του σημείου R και του άξοντος του διερχομένου δια του μέσου της θέσεως που κάθεται ο οδηγός, εκφραζόμενες σε συντεταγμένες X,Υ,Z, του τρισδιαστάτου συστήματος αναφοράς, καθορίζονται σύμφωνα προς τους πίνακες ΙΙ και ΙΙΙ στο σημείο 5.3. Οι διορθώσεις που πρέπει να επέλθουν στις συντεταγμένες αυ-

τές για προβλεπόμενες γωνίες κλίσεως του ερεισινώτου διαφόρους των 25°, υποδεικνύονται στον πίνακα IV στο σημείο 5.4.

6.1.4 Η γωνία διαφθαλμικής παρεμποδίσεως (βλ. σημείο 5.1.2) μετράται σε οριζόντιο επίπεδο όπως υποδεικνύεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικό παράρτημα εικόνα 2. Η σχετική θέση των Ρ1 και Ρ2 τα οποία συνδέονται προς τα Ε1 και Ε2 και προς τα Ε3 και Ε4 αντιστοίχως, εμφαίνεται στο παράρτημα IV, συμπληρωματικά, παράρτημα, εικόνα 4.

6.1.4.1. Η ευθεία που ενώνει τα Ε1 και Ε2 πρέπει να έχει την περιγραφομένη στο σημείο 5.5.2 κατεύθυνση. Η διοφθαλμική γωνία παρεμποδίσεως είναι η γωνία που σχηματίζεται από την εφαπτομένη του εξωτερικού άκρου του αριστερού ορθοστάτου Α, που αρχίζει από το Ε1 και την εφαπτομένη του εσωτερικού άκρου του αριστερού ορθοστάτου Α, που αρχίζει από το Ε2.

6.1.4.2. Η ευθεία που ενώνει τα Ε3 και Ε4 πρέπει να έχει την περιγραφομένη στο σημείο 5.5.4 κατεύθυνση. Η διοφθαλμική γωνία παρεμποδίσεως είναι η γωνία που σχηματίζεται από την εφαπτομένη του εξωτερικού άκρου του δεξιού ορθοστάτου Α, που αρχίζει από το Ε4 και την εφαπτομένη του εσωτερικού άκρου του δεξιού ορθοστάτου Α, που αρχίζει από το Ε3.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II)

Παράρτημα III

ΤΗΡΟΥΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ «Η» ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΚΟΡΜΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Η περιγραφόμενη στο παρόν παράρτημα διαδικασία χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της θέσης του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για μία ή πολλές θέσεις καθημένων σε όχημα με κινητήρα και για την επαλήθευση της σχέσης των μετρούμενων δεδομένων προς τις προβλεπόμενες από την μελέτη προδιαγραφές που δίνει ο κατασκευαστής του οχήματος[1].

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

2.1. Ως «δεδομένα αναφοράς», νοούνται ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά μιας θέσης καθημένου:

2.1.1. τα σημεία «Η» και «R» και η μεταξύ τους σχέση,

2.1.2. η πραγματική και η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού και η μεταξύ τους σχέση.

2.2. Ως «τρισδιάστατη μηχανή σημείου Η» (μηχανή 3DH) νοείται η διάταξη που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των σημείων «Η» και των πραγματικών γωνιών του κορμού. Η εν λόγω διάταξη περιγράφεται στην προσθήκη 1 του παρόντος παραρτήματος.

2.3. Ως «σημείο Η» νοείται το κέντρο άρθρωσης του κορμού και των μηρών της μηχανής 3DH που είναι εγκατεστημένη στο κάθισμα του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 4 κατωτέρω. Το σημείο «Η» ευρίσκεται στο κέντρο του άξονα συμμετρίας της διάταξης μεταξύ των στοχάστρων του σημείου «Η» εκατέρωθεν της μηχανής 3DH. Το σημείο «Η» αντιστοιχεί θεωρητικώς στο σημείο «R» (βλέπε κατωτέρω σημείο 3.2.2. για ανοχές). Αφού προσδιοριστεί σύμφωνα με την περιγραφόμενη στο σημείο 4 διαδικασία, το σημείο «Η» θεωρείται σταθερό σε σχέση με το συγκρότημα καθίσματος-προσκεφάλου και ότι κινείται με αυτό όταν ρυθμίζεται το κάθισμα.

2.4. Ως «σημείο R» ή «σημείο αναφοράς καθημένου» νοείται προβλεπόμενο από τη μελέτη σημείο καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή του οχήματος για εκάστη θέση καθημένου και ευρισκόμενο συναρτήσει του τρισδιάστατου συστήματος αναφοράς.

2.5. Ως «γραμμή του κορμού» νοείται ο άξονας συμμετρίας της στήλης της μηχανής 3DH με τη στήλη στην απώτατη πίσω θέση.

[1] Σε οποιαδήποτε θέση καθημένου διαφορετική από εκείνη των εμπρόθεσμων καθισμάτων όπου το σημείο «Η» δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη χρήση της «τρισδιάστατης μηχανής σημείου Η» ή σχετικών διαδικασιών, κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής μπορεί να ληφθεί ως σημείο αναφοράς το σημείο «R» που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή.

2.6. Ως «πραγματική γωνία του κορμού» νοείται η γωνία μεταξύ της κατακόρυφης γραμμής μέσω του σημείου «Η» και της γραμμής του κορμού που μετρείται με τη χρήση του μοιρογνωμονίου πλάτης επί της μηχανής 3DH. Η πραγματική γωνία του κορμού αντιστοιχεί θεωρητικώς προς την προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού (βλέπε κατωτέρω σημείο 3.2.2. για ανοχές).

2.7. Ως «προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού» νοείται η μετρούμενη γωνία μεταξύ της κατακόρυφης γραμμής μέσω του σημείου «R» και της γραμμής του κορμού σε θέση που αντιστοιχεί στην προβλεπόμενη από την μελέτη θέση του ερεισινώτου που δίνει ο κατασκευαστής του οχήματος.

2.8. Ως «επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη» (C/LO) νοείται το διερχόμενο διά του μέσου επίπεδο της μηχανής 3DH τοποθετημένης σε κάθε οριζόμενη θέση καθημένου· εκφράζεται με τη συντεταγμένη του σημείου «Η» στον άξονα των «Υ». Για μεμονωμένα καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη. Για άλλου είδους καθίσματα, το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

2.9. Ως «τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς» νοείται σύστημα περιγραφόμενο στην προσθήκη 2 του παρόντος παραρτήματος.

2.10. «Βασικά σημεία» είναι φυσικά σημεία (οπές, επιφάνειες, σημάδια ή εγκοπές) στο αμάξωμα του οχήματος όπως ορίζονται από τον κατασκευαστή.

2.11. Ως «μετρητική στάση του οχήματος» νοείται η θέση του οχήματος όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες των βασικών σημείων στο τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

3. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

3.1. Παρουσίαση των δεδομένων

Για εκάστη θέση καθημένου όπου απαιτούνται δεδομένα αναφοράς για να επιδειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όλα ή ενδεδειγμένη επιλογή των ακόλουθων δεδομένων θα παρουσιάζεται υπό τη μορφή που δείχνεται στην προσθήκη 3 του παρόντος παραρτήματος:

3.1.1. Οι συντεταγμένες του σημείου «R» ως προς το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

3.1.2. Η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού.

3.1.3. Όλες οι ενδείξεις που είναι αναγκαίες για τη ρύθμιση του καθίσματος (εφόσον είναι ρυθμιζόμενο) στη θέση μέτρησης που εκτίθεται στο σημείο 4.3. κατωτέρω.

3.2. Σχέση μεταξύ μετρούμενων δεδομένων και προβλεπόμενων από τη μελέτη προδιαγραφών

3.2.1. Οι συντεταγμένες του σημείου «Η» και η τιμή της πραγματικής γωνίας του κορμού που λαμβάνεται με τη διαδικασία που εκτίθεται στο σημείο κατωτέρω 4 συγκρίνονται, αντίστοιχα, με τις συντεταγμένες του σημείου «R» και την τιμή της προβλεπόμενης από τη μελέτη γωνίας του κορμού που υποδεικνύει ο κατασκευαστής του οχήματος.

3.2.2. Οι σχετικές θέσεις των σημείων «R» και «Η» και η σχέση μεταξύ της προβλεπόμενης από τη μελέτη γωνίας του κορμού και της αντίστοιχης πραγματικής θεωρούνται ικανοποιητικές για την υπόψη θέση καθημένου αν το σημείο «Η», όπως ορίζεται από τις συντεταγμένες του, κείται εντός τετραγώνου πλευράς μήκους 50 mm με οριζόντιες και κατακόρυφες πλευρές των οποίων οι διαγώνιοι τέμνονται στο σημείο «R» και αν η πραγματική γωνία του κορμού δεν διαφέρει πέραν των 5° από την προβλεπόμενη από τη μελέτη.

3.2.3. Αν πληρούνται οι ανωτέρω συνθήκες το σημείο «R» και η προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού χρησιμοποιούνται για να δειχθεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

3.2.4. Αν το σημείο «Η» η πραγματική γωνία του κορμού δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του σημείου 3.2.2. ανωτέρω, διενεργείται δύο ακόμη φορές (συνολικώς τρεις φορές) προσδιορισμός του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού. Αν τα αποτελέσματα σε δύο από τις ανωτέρω τρεις δοκιμές ικανοποιούν τις απαιτήσεις, εφαρμόζονται τα διαλαμβανόμενα στο σημείο 3.2.3. ανωτέρω.

3.2.5. Αν τα αποτελέσματα δύο τουλάχιστον από τις τρεις περιγραφείσες στο σημείο 3.2.4. ανωτέρω δοκιμές δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις του σημείου 3.2.2. ή αν δεν μπορεί να διενεργηθεί επαλήθευση επειδή ο κατασκευαστής του οχήματος δεν έδωσε πληροφορίες για τη θέση του σημείου «R» ή για την προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού, το κέντρο βάρους των τριών μετρηθέντων σημείων ή ο μέσος όρος των τριών μετρηθεισών γωνιών χρησιμοποιείται και θεωρείται ως ισχύων σε όλες τις περιπτώσεις που στην παρούσα οδηγία γίνεται παρα-

πομπή στο σημείο «R» ή στην προβλεπόμενη από την μελέτη γωνία του κορμού.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ «Η» ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΤΟΥ ΚΟΡΜΟΥ

4.1. Το όχημα θα προετοιμαστεί κατά βούληση του κατασκευαστή, σε θερμοκρασία 20° C$\pm 10^\circ$ C για να είμεθα βέβαιοι ότι το υλικό του καθίσματος φθάνει στη θερμοκρασία του χώρου. Αν το προς έλεγχο κάθισμα δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ στο κάθισμα θα καθήσει άτομο ή διάταξη βάρους 70 έως 80 kg δύο φορές επί ένα λεπτό (1 min) της ώρας για να καμφθεί το προσκέφαλο και το ερεισίνωτο. Αν το ζητήσει ο κατασκευαστής, όλες οι ομάδες καθισμάτων θα παραμείνουν άνευ φορτίου για ελάχιστο διάστημα 30 min πριν να εγκατασταθεί η μηχανή 3DH.

4.2. Το όχημα θα ευρίσκεται στη μετρητική στάση που ορίζεται στο σημείο 2.11 ανωτέρω.

4.3. Το κάθισμα, εφόσον είναι ρυθμιζόμενο, θα ρυθμιστεί πρώτα στην απώτατη πίσω κανονική θέση οδήγησης ή απλής επόχησης, όπως υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη μόνο τη ρύθμιση του καθίσματα επί του διαμήκους άξονος, αποκλείοντας τη μετακίνηση του καθίσματος που χρησιμοποιείται για σκοπούς διαφορετικούς από τις κανονικές θέσεις οδήγησης ή απλής επόχησης. Στις περιπτώσεις που υπάρχουν και άλλοι τρόποι ρύθμισης του καθίσματος (κατακόρυφης, γωνιακής, ερεισινώτου κ.λπ), οι εν λόγω ρυθμίσεις της θέσης θα ακολουθήσουν όσα ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Για τα αναρτώμενα καθίσματα, η κατακόρυφη θέση θα είναι σταθεροποιημένη στην αντιστοιχούσα στην κανονική θέση οδήγησης όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή.

4.4. Η επιφάνεια της θέσης καθημένου σε επαφή με τη μηχανή 3DH θα καλύπτεται από βαμβακερό ύφασμα μουσελίνα επαρκούς μεγέθους και κατάλληλης υφής, περιγραφόμενο ως μονόχρωμο βαμβακερό ύφασμα με 18,9 θηλιές ανά cm^2 και βάρος 0,228 kg/m^2 ή πλεγμένο ή μη υφαντό πανί ισοδύναμων χαρακτηριστικών.

Αν η δοκιμή εκτελείται σε κάθισμα εκτός του οχήματος, το δάπεδο επί του οποίου είναι τοποθετημένο το κάθισμα θα έχει τα ίδια ουσιώδη χαρακτηριστικά[(2)] με το δάπεδο του οχήματος στο οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το κάθισμα.

4.5. Τοποθετείστε το συγκρότημα καθίσματος και πλάτης της μηχανής 3DH έτσι ώστε το επίπεδο συμμετρίας του επιβάτη (C/LO) να συμπίπτει με το επίπεδο συμμετρίας της μηχανής 3DH. Αν το ζητήσει ο κατασκευαστής, η μηχανή 3DH μπορεί να μετακινηθεί προς τα μέσα ως προς το άξονα C/LO, αν η μηχανή 3DH ευρίσκεται τόσο προς τα έξω ώστε το άκρο του καθίσματος να μην επιτρέπει την επιπέδωσή της.

4.6. Προσδέστε τα συγκροτήματα πέλματος και κνήμης στο σύστημα κοιλώματος του καθίσματος είτε μεμονωμένα ή με τη χρήση της άγκυρας και του συστήματος της κνήμης. Γραμμή διερχόμενη μέσω των στοχάστρων του σημείου «Η» πρέπει να είναι παράλληλη προς το έδαφος και κάθετη προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.

4.7. Ρυθμίστε τη θέση των πελμάτων και ποδών της μηχανής 3DH ως εξής:

4.7.1. Υποδεικνυόμενη θέση καθημένου: ο οδηγός και εμπρός ακριανός επιβάτης.

4.7.1.1. Αμφότερα τα συγκροτήματα πελμάτων και ποδών πρέπει να μετακινηθούν προς τα μπρος κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα πέλματα να καταλάβουν φυσικές θέσεις επί του δαπέδου, αν είναι ανάγκη μεταξύ των ποδοπλήκτρων. Στο μέτρο του δυνατού το αριστερό πέλμα να ευρίσκεται σε ίση περίπου απόσταση αριστερά του άξονα συμμετρίας της μηχανής 3DH με εκείνη του δεξιού πέλματος προς τα δεξιά. Το αλφάδι εξακρίβωσης του εγκάρσιου προσανατολισμού της μηχανής 3DH φέρεται στον οριζόντιο άξονα επαναρυθμίζοντας αν είναι ανάγκη το κοίλωμα του καθίσματος ή ρυθμίζονται προς τα εμπρός τα συγκροτήματα ποδών και πελμάτων. Η γραμμή που διέρχεται μέσω των στοχάστρων του σημείου «Η» πρέπει να διατηρείται κάθετη προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος.

4.7.1.2. Αν το αριστερό πόδι δεν μπορεί να κρατηθεί παράλληλο προς το δεξί και το αριστερό πέλμα δεν μπορεί να στηριχτεί από την κατασκευή, μετακινήστε το αριστερό πέλμα μέχρι να στηριχτεί. Η ευθυγράμμιση των στοχάστρων πρέπει να διατηρείται.

4.7.2. Υποδεικνυόμενη θέση καθημένου: ακριανή οπίσω

Για τα πίσω ή βοηθητικά καθίσματα, τα πόδια ευρίσκονται όπου ορίζει ο κατασκευαστής. Αν έτσι τα πέλματα κείνται σε τμήματα του δαπέδου σε διαφορετική στάθμη, το πέλμα που πρώτο έρχεται σε επαφή με το εμπρόσθιο κάθισμα θα χρησιμεύει ως αναφορά και το άλλο πέλμα θα διευθετηθεί έτσι ώστε το αλφάδι που δίνει το διαμήκη προσανατολισμό του καθίσματος της διάταξης να δείχνει τον οριζόντιο άξονα.

4.7.3. Άλλες υποδεικνυόμενες θέσεις καθημένου:

Θα ακολουθείται η γενική διαδικασία που εκτίθεται στο σημείο 4.7.1. ανωτέρω με τη διαφορά ότι τα πέλματα θα τοποθετούνται όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

4.8. Αναρτήστε τα βαρίδια ποδών και μηρών και οριζοντιώστε τη μηχανή 3DH.

4.9. Κλίνατε προς τα εμπρός το κοίλωμα της πλάτης προς την μπροστινή θέση ακινητοποίησης και τραβήξτε τη μηχανή 3DH μακριά από το ερεισίνωτο χρησιμοποιώντας την άγκυρα που συνδέει τα γόνατα. Μετακινήστε τη μηχανή 3DH επί του καθίσματος με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:

4.9.1. Αν η μηχανή 3DH τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιήστε την ακόλουθη διαδικασία. Αφήστε τη μηχανή 3DH να ολισθήσει προς τα πίσω έως ότου να μην απαιτείται πλέον οριζόντιο πρόσω φορτίο συγκράτησης επί της άγκυρας δηλαδή έως ότου το κοίλωμα της πλάτης έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο. Αν είναι ανάγκη μετακινήστε την κνήμη.

4.9.2. Αν η μηχανή 3DH δεν τείνει να ολισθήσει προς τα πίσω, χρησιμοποιήστε την εξής διαδικασία. Σύρατε τη μηχανή 3DH προς τα πίσω ασκώντας στην άγκυρα οριζόντια αντίστοιχη δύναμη έως ότου το κοίλωμα του καθίσματος να έρθει σε επαφή με το ερεισίνωτο (βλέπε εικόνα 2 στην προσθήκη 1 του παρόντος παραρτήματος).

4.10. Ασκήσατε δύναμη 100 ± 10N στο συγκρότημα πλάτης και κοιλώματος της μηχανής 3DH στην τομή του μοιρογνωμονίου του ισχύου της θήκης της άγκυρας. Η φορά άσκησης της δύναμης θα διατηρείται σε γραμμή που διέρχεται από την ανωτέρω τομή προς σημείο μόλις άνω της θήκης της ράβδου που παριστά τους μηρούς (βλέπε εικόνα 2 στην προσθήκη 1 του παρόντος παραρτήματος). Έπειτα επαναφέρετε προσεκτικά το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Σε όλα τα απομένοντα στάδια της διαδικασίας πρέπει να καταβάλλεται προσοχή ώστε να αποτραπεί η προς τα εμπρός ολίσθηση της μηχανής 3DH.

4.11. Τοποθετήστε τα βαρίδια του δεξιού και αριστερού γλουτού και έπειτα, εναλλάξ, τα οκτώ βαρίδια του κορμού. Διατηρήστε επίπεδη τη μηχανή 3DH.

4.12. Κλίνατε προς τα εμπρός το κοίλωμα της πλάτης για να χαλαρώσετε την πίεση επί του ερεισινώτου του καθίσματος. Κουνήστε τη μηχανή 3DH προς τις δύο πλευρές διαγράφοντας τόξο 10° (5° προς κάθε πλευρά του κατακορύφου επίπεδου συμμετρίας) επί τρεις πλήρεις κύκλους για να αφαιρέσετε τυχόν συσσωρευμένες δυνάμεις τριβής μεταξύ της μηχανής 3DH και του καθίσματος.

Ενώ κουνάτε το ανδρείκελο,η άγκυρα της μηχανής 3DH πιθανώς να τείνει να αποκλίνει από την καθορισθείσα οριζόντια και κατακόρυφη ευθυγράμμιση. Ως εκ τούτου, η άγκυρα πρέπει να συγκρατείται ασκώντας κατάλληλη πλευρική δύναμη στη διάρκεια των κλυδωνιστικών κινήσεων. Να καταβάλλεται προσοχή κατά τη συγκράτηση της άγκυρας και το κλυδωνισμό της μηχανής 3DH ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν ασκούνται εξωτερικές δυνάμεις εξ αμελείας κατά την κατακόρυφη ή διαμήκη κατεύθυνση.

Στη διάρκεια του παρόντος σταδίου δεν επιβάλλεται η συγκράτηση ή πρόσδεση των πελμάτων της μηχανής 3DH. Αν τα πέλματα αλλάζουν θέση, θα πρέπει να δύναται επί του παρόντος παραμείνουν στη στάση αυτή.

Επαναφέρατε προσεκτικά το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος και ελέγξτε με τα δύο αλφάδια την επάνοδο στη θέση μηδέν. Αν τυχόν έχουν μετακινηθεί τα πέλματα κατά τη διάρκεια του κλυδωνισμού της μηχανής 3DH, τα τελευταία πρέπει να επανατοποθετηθούν ως εξής:

Σηκώστε εναλλάξ κάθε πέλμα από το δάπεδο στο ελάχιστο αναγκαίο ύψος μέχρις ότου δεν μετακινούνται άλλο. Στη διάρκεια αυτής της κίνησης τα πέλματα πρέπει να είναι ελεύθερα να περιστρέφονται και να μην ασκούνται φορτία προς τα πρόσω ή πλευρικά. Όταν κάθε πέλματα επανατοποθετηθεί στην κάτω θέση η πτέρνα πρέπει να ευρίσκεται σε επαφή με την προς τούτο προβλεπόμενη κατασκευή.

Ελέγξτε με το αλφάδι εγκάρσιας κλίσης τη θέση μηδέν αν είναι ανάγκη επιβάλλεται στην κορυφή του κοιλώματος της πλάτης πλευρική δύ-

(2) Γωνία κλίσης, διαφορά ύψους με βάθρο καθίσματος. υφή επιφάνειας κ.λπ.

ναμη επαρκή για το όσιωμα του κοιλώματος επικάθησης της μηχανής 3DH επί του καθίσματος.

4.13. Κρατώντας την άγκυρα για να εμποδίσετε τη μηχανή 3DH να ολισθήσει προς τα πρόσω επάνω στο προσκέφαλο του καθίσματος, προβείτε στα ακόλουθα:

α) επαναφέρατε το κοίλωμα της πλάτης στο ερεισίνωτο του καθίσματος.

β) ασκήσατε και αφαιρέσατε εναλλάξ οριζόντια προς τα πίσω δύναμη, μη υπερβαίνουσα τα 25 N, προς τη ράβδο της γωνίας της πλάτης σε ύψος περίπου στο κέντρο του βαριδίων του κορμού έως ότου το μοιρογνωμόνιο του ισχύου να δείχνει ότι επετεύχθη ευστάθεια μετά την αφαίρεση της δύναμης. Να καταβάλλεται προσοχή ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν ασκούνται στη μηχανή 3DH εξωτερικές δυνάμεις προς τα κάτω ή πλευρικές. Αν χρειάζεται επιπλέον ρύθμιση της στάθμης της μηχανής 3DH, περιστρέφατε προς τα εμπρός το κοίλωμα της πλάτης, ισιώσατε εκ νέου και επαναλάβετε τη διαδικασία του σημείου 4.12 και εξής.

4.14. Εκτελέσατε όλες τις μετρήσεις:

4.14.1. Οι συντεταγμένες του σημείου «Η» μετρούνται ως προς το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς.

4.14.2. Η πραγματική γωνία του κορμού λαμβάνεται στο μοιρογνωμόνιο της πλάτης της μηχανής 3DH με τη στήλη στην απώτατη πίσω θέση.

4.15. Αν επιθυμείται η επανάληψη της εγκατάστασης της μηχανής 3DH, το συγκρότημα του καθίσματος θα πρέπει να παραμείνει αφόρτιστο για ελάχιστο διάστημα 30 min προτού επαναληφθεί η διαδικασία. Η μηχανή 3DH δεν θα πρέπει να παραμένει με φορτία επί του συγκροτήματος του καθίσματος επί διάστημα μακρύτερο από το απαιτούμενο για την εκτέλεση της δοκιμής.

4.16. Όταν τα καθίσματα της ιδίας σειράς δύνανται να θεωρηθούν ως παρόμοια (ενιαίο κάθισμα για πλείονα άτομα, πανομοιότυπα καθίσματα κ.λπ.). για κάθε σειρά καθισμάτων προσδιορίζεται μόνο ένα σημείο «Η» και μία «πραγματική γωνία του κορμού», με την περιγραφόμενη στην 1 του παρόντος παραρτήματος μηχανή 3DH καθήμενη σε θέση θεωρούμενη ως αντιπροσωπευτική της σειράς καθισμάτων. Η θέση αυτή είναι:

4.16.1. Για την εμπρόσθια σειρά, το κάθισμα του οδηγού.

4.16.2. Για την οπίσθια σειρά ή τις οπίσθιες σειρές, ένα ακριανό κάθισμα.

Προσθήκη 1

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΗΜΕΙΟΥ «Η» [3](Μηχανή 3 DH)

1. Κοιλώματα πλάτης και καθίσματος

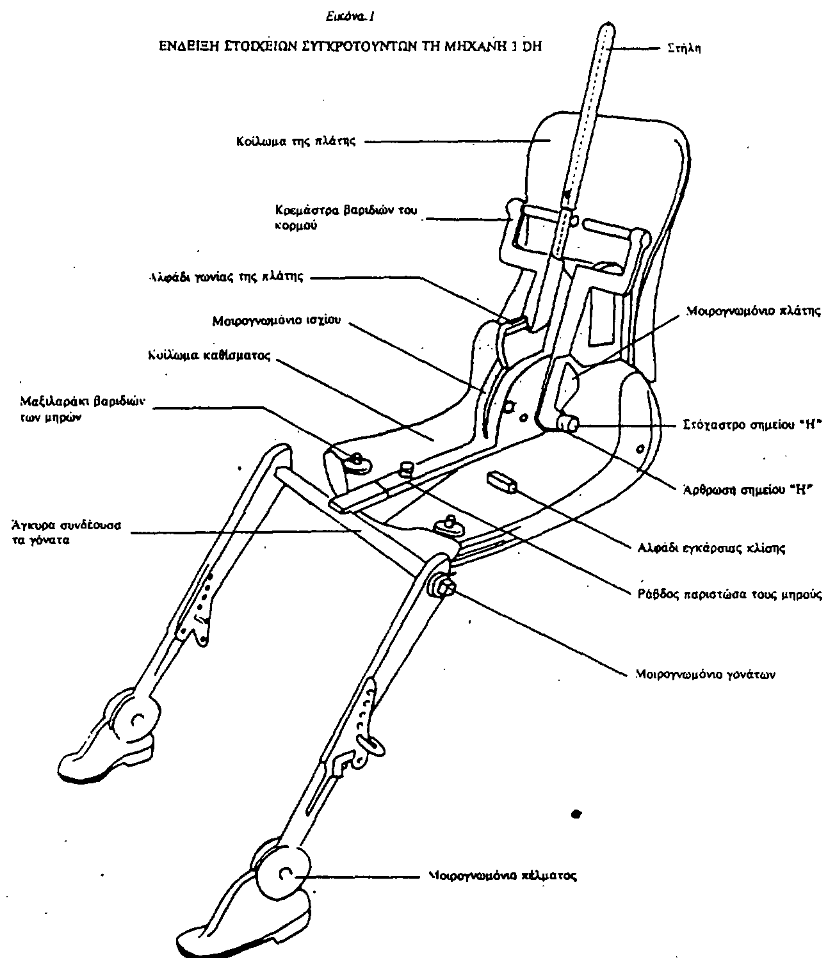
Τα κοιλώματα πλάτης και καθίσματος είναι κατασκευασμένα από ενισχυμένο πλαστικό και μέταλλο προσομοιώνουν τον ανθρώπινο κορμό και μηρούς και αρθρούνται μηχανικώς στο σημείο «Η». Ένα μοιρογνωμόνιο είναι στερεωμένο στη στήλη που αρθρούται στο σημείο «Η» για να μετρείται η πραγματική γωνία του κορμού. Ρυθμιζόμενη ράβδος αναπαράστασης των μηρών προσδεδεμένη στο κοίλωμα του συνόλου καθορίζει τον άξονα συμμετρίας των μηρών και χρησιμεύει ως γραμμή βάσης για το μοιρογνωμόνιο του ισχίου.

2. Στοιχεία σώματος και ποδών

Τα τμήματα της κνήμης συνδέονται στο συγκρότημα κοιλώματος του καθίσματος στην άγκυρα που ενώνει τους μηρούς, η οποία αποτελεί πλευρική επέκταση της ρυθμιζόμενης ράβδου παράστασης των μηρών. Στα τμήματα της κνήμης είναι ενσωματωμένα μοιρογνωμόνια για τη μέτρηση των γωνιών των γονάτων. Τα συγκροτήματα υποδήματος και πέλματος είναι βαθμονομημένα για τη μέτρηση της γωνίας του πέλματος. Η διάταξη προσανατολίζεται στο χώρο με δύο αλφάδια. Βαρίδια παράστασης του σώματος τοποθετούνται στα αντίστοιχα κέντρα βάρους για να παρέχουν διείσδυση στο κάθισμα ισοδύναμη προς άνδρα βάρους 76 kg. Θα πρέπει να εκτελείται έλεγχος όλων των αρθρώσεων της μηχανής 3DH για να εξακριβώνεται η ελεύθερη κίνηση χωρίς αισθητή τριβή.

Εικόνα 1

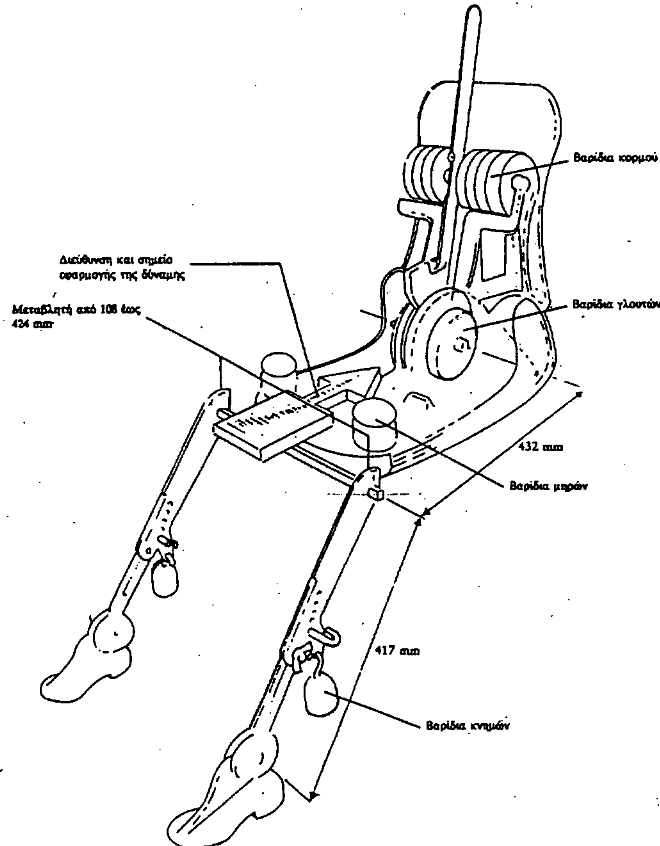
ΕΝΔΕΙΞΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΥΓΚΡΟΤΟΥΝΤΩΝ ΤΗ ΜΗΧΑΝΗ 3 DH



[3] Η μηχανή αντιστοιχεί σε εκείνη που περιγράφεται στο πρότυπο 6549-1980 του ISO. Για τις λεπτομέρειες της κατασκευής της μηχανής 3DH αποτανθείτε στην Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Εικόνα 2

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΥΓΚΡΟΤΟΥΝΤΩΝ ΤΗ ΜΗΧΑΝΗ 3 DH ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΙΟΥ



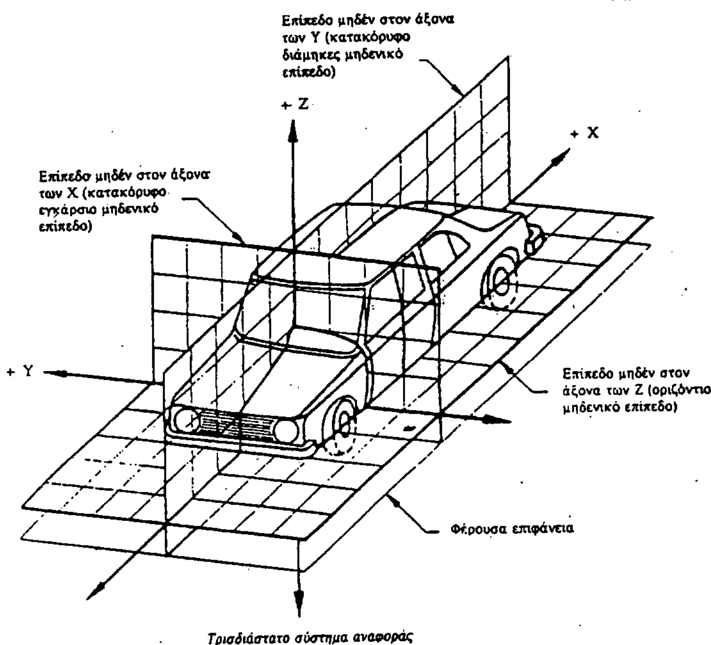
Προσθήκη 2

ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

1. Το τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς ορίζεται από τρία κάθετα μεταξύ τους επίπεδα που δίνει ο κατασκευαστής του οχήματος (βλέπε εικόνα) [4].

2. Η μετρητική στάση αποκαθίσταται με την τοποθέτηση του οχήματος επί της φέρουσας επιφάνειας κατά τρόπο ώστε οι συντεταγμένες των βασικών σημείων να αντιστοιχούν στις τιμές που υποδεικνύει ο κατασκευαστής.

3. Οι συντεταγμένες των σημείων «R» και «H» καθορίζονται ως προς τα βασικά σημεία που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.



Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς

[4] Το σύστημα αντιστοιχεί στο πρότυπο 4130-1978 του ISO

Προσθήκη 3

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΘΗΜΕΝΟΥ

1. Κωδικοποίηση των δεδομένων αναφοράς

Τα δεδομένα αναφοράς καταγράφονται σε πίνακα διαδοχικά για κάθε θέση καθημένου. Οι θέσεις καθημένου λαμβάνουν για αναγνώριση τους διψήφιο κωδικό. Το πρώτο ψηφίο αποτελεί αραβικό αριθμό και δείχνει τη σειρά καθισμάτων αρχίζοντας το μέτρημα από το εμπρόσθιο προς το οπίσθιο τμήμα του οχήματος. Το δεύτερο ψηφίο αποτελεί κεφαλαίο γράμμα που ορίζει τη θέση του καθίσματος σε μία σειρά κατά τη φορά μετακίνησης του οχήματος προς τα εμπρός· χρησιμοποιούνται τα εξής γράμματα.

- L = αριστερά,
- C = κέντρο,
- R = δεξιά,

2. Περιγραφή της μετρητικής στάσης του οχήματος

2.1. Συντεταγμένες των βασικών σημείων

X ....

Υ ....

Z ....

3. Πίνακας δεδομένων αναφοράς

3.1. Θέση καθημένου: ....

3.1.1. Συντεταγμένες σημείου «R»

X ....

Υ ....

Z ....

3.1.2. Προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία του κορμού: ......

3.1.3. Προδιαγραφές για τη ρύθμιση του καθίσματος[5]

οριζοντίως: ....

καθέτως: ....

γωνιακώς: ....

γωνία του κορμού: ....

Σημείωση: Παραθέσατε σε πίνακα τα δεδομένα αναφοράς για περαιτέρω θέσεις καθημένου: σημεία 3.2, 3.3 κ.λπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΜΕΘΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

1. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Προκειμένου να ελεγχθούν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις στο εσωτερικό και το εξωτερικό του υποβαλλομένου προς έγκριση οχήματος, σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία, πρέπει, για την ανεύρεση επί του πραγματικού οχήματος, του κατασκευασμένου σύμφωνα προς τα σχέδια του κατασκευαστή, των εμφαινομένων στα σχέδια αυτά εξειδικευμένων σημείων, να καθορισθούν με ακρίβεια οι σχέσεις μεταξύ των συντεταγμένων που καθορίσθηκαν στα πρώτα στάδια της μελέτης του οχήματος εντός των πλαισίων του καθοριζόμενου στο σημείο 2.3 του παραρτήματος 1 τρισδιάστατου συστήματος και της θέσεως των καθοριζόμενων στο σημείο 2.4 του παραρτήματος 1 αρχικών σημείων αναγνωρίσεως.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ

Για να καθορισθούν αυτές οι σχέσεις, λαμβάνεται ένα επίπεδο αναφοράς στο έδαφος, που φέρει τους διαβαθμισμένους άξονες των χ και y. Η εικόνα 6 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος, δεικνύει την χρησιμοποιητέα μέθοδο για το σκοπό αυτό. Το επίπεδο αναφοράς συνίσταται από μια επιφάνεια σκληρή, επίπεδο και οριζόντια επί της οποίας τοποθετείται το όχημα και στην οποία έχουν στερεωθεί καλώς

δύο κλίμακες μετρήσεως υποδιηρημένες σε χιλιοστόμετρα οι οποίες πρέπει να έχουν ελάχιστο μήκος 8 μέτρων για τον άξονα χ και 4 μέτρων για το άξονα y. Πρέπει να έχουν θέση κάθετη η μία ως προς την άλλη, ως εμφαίνεται στην εικόνα 6 του συμπληρωματικού του παρόντος παραρτήματος. Η τομή αυτών των κλιμάκων είναι η «αρχή συντεταγμένων στο έδαφος».

3. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πρόκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ανισότητες στάθμης στο επίπεδο αναφοράς, ή την επιφάνεια δοκιμής, είναι απαραίτητο να μετρηθούν οι αποκλίσεις σε σχέση προς την αρχή συντεταγμένων στο έδαφος κατά μήκος των δύο κλιμάκων των συντεταγμένων χ και y, σε διαστήματα 250 mm και να καταγραφούν τα αποτελέσματα των μετρήσεων προκειμένου να διενεργηθούν οι επιθυμητές διορθώσεις κατά τον έλεγχο του οχήματος.

4. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ελάσσονες αποκλίσεις ύψους της αναρτήσεως κ.λπ., είναι αναγκαίο να υφίσταται μέσον επαναφοράς των σημείων αναγνωρίσεως, πριν να αρχίσουν οι μετρήσεις, στις θέσεις των οποίων οι συντεταγμένες καθορίσθηκαν κατά το στάδιο των μελετών. Εξάλλου πρέπει να υφίσταται δυνατότης ελαφράς μετατοπίσεως του οχήματος εγκαρσίως και/ή κατά μήκος για να τοποθετείται ορθά σε σχέση προς τα επίπεδα αναφοράς.

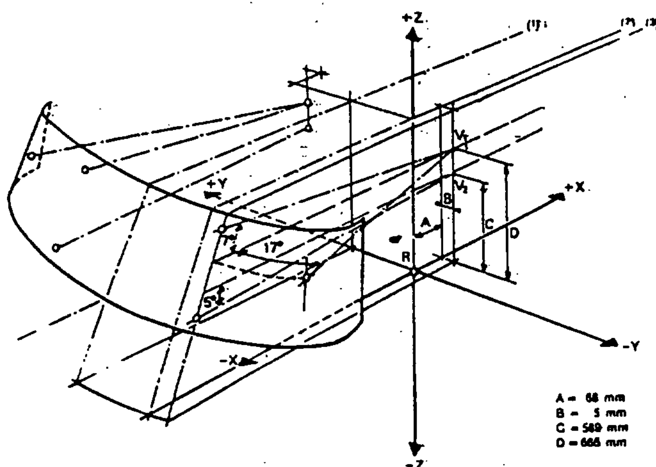
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Εφόσον το όχημα έχει τοποθετηθεί ορθά σε σχέση προς το σύστημα αναφοράς και στην προβλεπομένη κατά το στάδιο των μελετών θέση, είναι ευχερές να προσδιορισθεί η θέση των απαιτουμένων για τη μελέτη των συνθηκών της εμπροσθίας ορατότητας σημείων.

Για να προσδιορισθούν οι συνθήκες αυτές, δύνανται να χρησιμοποιηθούν θεοδόλιχοι, φωτεινές πηγές ή συστήματα φερομένων σκιών ή άλλος μηχανισμός του οποίου ισοδυναμία θα είναι δυνατό να αποδειχθεί.

Εικόνα 1

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ V



(1) Ίχνος του διαμήκους στο μέσο του οχήματος επιπέδου

(2) Ίχνος του διερχομένου από το R κατακορύφου επιπέδου.

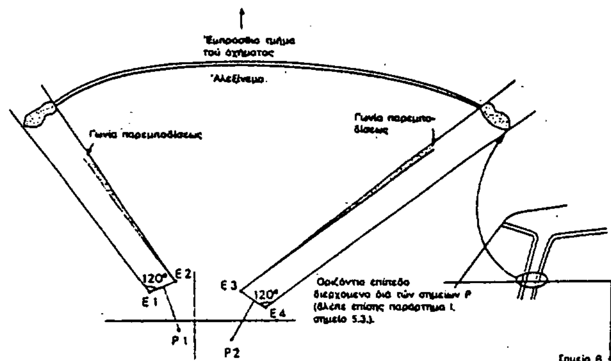
(3) Ίχνος του διερχομένου από το V1 και V2 κατακορύφου επιπέδου.

Εικόνα 2

ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ ΠΡΟΚΑΛΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΟΡΘΟΣΤΑΤΕΣ

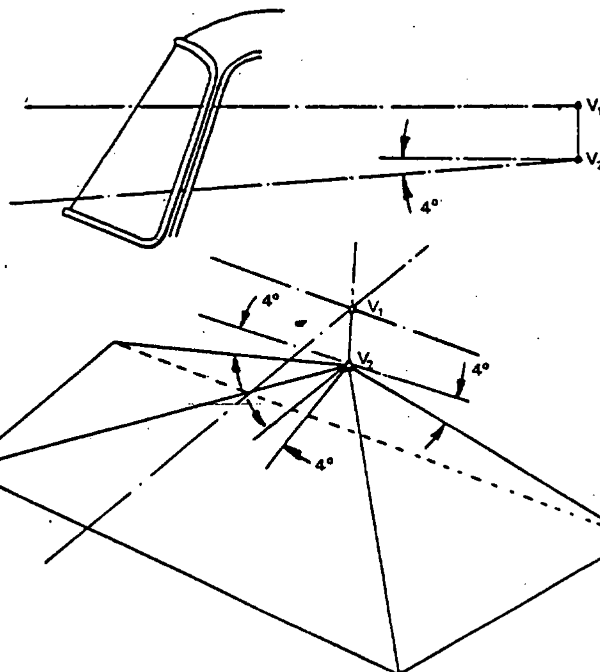
Σχήμα που δεικνύει τα σημεία P και E σκοπεύσεως του δεξιού και αριστερού ορθοστάτου.

(ιδιαίτερη περίπτωση προβλεπομένη στο παράρτημα 1 σημείο 5.5.2.2.)



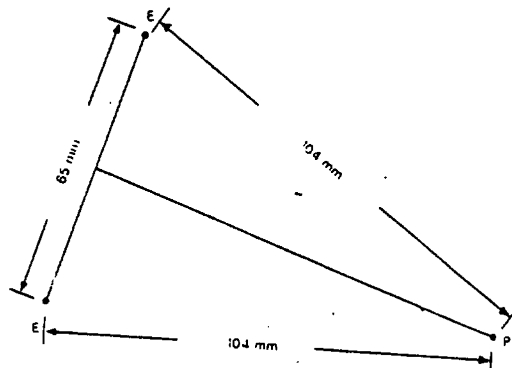
Εικόνα 3

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΕΥΘΕΙΑΝ ΟΠΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΓΩΝΙΑΣ 180° ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΜΠΡΟΣ



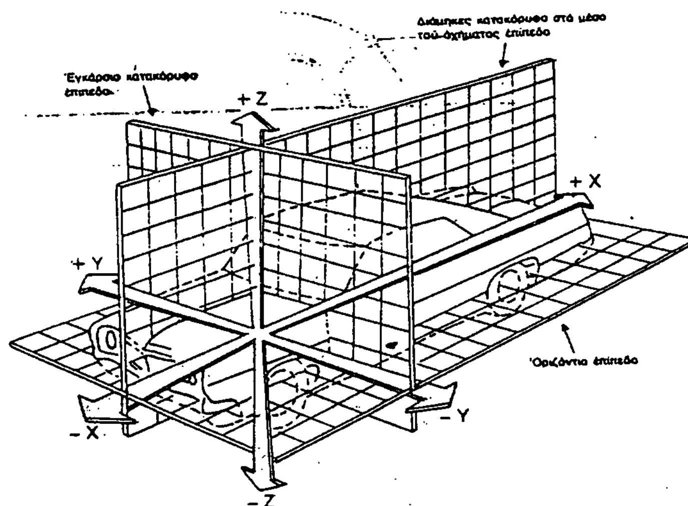
Εικόνα 4

ΣΧΗΜΑ ΜΕ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Ε ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ P



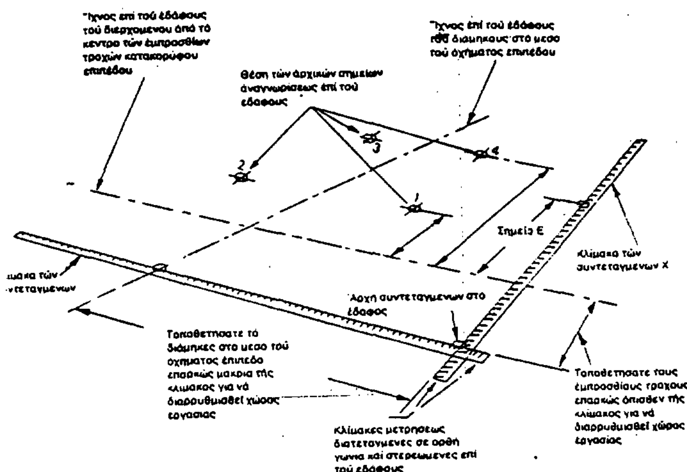
Εικόνα 5

ΤΡΙΑΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ



Εικόνα 6

ΠΕΔΙΟ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχήμα Α4 (210×297 mm)

Ένδειξη της Διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΠΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6 Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους).

Αριθμός εγκρίσεως (ΕΟΚ) ....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος ....

2. Τύπος του οχήματος ....

3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή ....
....

4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση τυχόν εντολοδόχου του ....
....

5. Συνοπτική περιγραφή του οχήματος ....

6. Δεδομένα που επιτρέπουν τον προσδιορισμό του σημείου αναφοράς R της θέσεως καθισμένου, η οποία έχει ορισθεί για τον οδηγό, σε σχέση προς τη θέση των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως ....
....

7. Εξακρίβωση, θέση και σχετικές θέσεις των αρχικών σημείων αναγνωρίσεως ....

8. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος προς έγκριση ....
....

9. Τεχνική υπηρεσία πραγματοποιούσα τις δοκιμές εγκρίσεως ....

10. Ημερομηνία του εκδοθέντος πρακτικού από την υπηρεσία αυτή .

11. Αριθμός του εκδοθέντος πρακτικού από την ημερομηνία αυτή ..

12. Η έγκριση καθ' όσον αφορά το οπτικό πεδίο του οδηγού εχορηγήθη/απερρίφθη [(6)]....

13. Τόπος ....

14. Ημερομηνία ....

15. Υπογραφή ....

16. Τα κάτωθι έγγραφα, φέροντα τον ανωτέρω αναγραφόμενο αριθμό εγκρίσεως είναι συνημμένα στην παρούσα ανακοίνωση:

..........σχέδια διαστάσεων

..........αναπεταμένη όψη ή φωτογραφία του θαλάμου επιβατών.

17. Τυχόν παρατηρήσεις ....

Άρθρον 4.

Αν το πιστοποιητικό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του προηγουμένου άρθρου, το εκδίδει αρμόδια ελληνική αρχή, αυτή οφείλει να παίρνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώνεται για την τυχόν μεταβολή οποιουδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στο τμήμα 2.2 του παραρτήματος 1 αυτού του Διατάγματος για να κρίνει μήπως η μεταβολή αυτή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια ελέγχων, δοκιμών και μετρήσεων στο όχημα που έχει τροποποιηθεί για έκδοση (σε καταφατική περίπτωση) νέου πιστοποιητικού. Η παραπάνω υπηρεσία δεν εγκρίνει την μεταβολή, εφόσο από τους σχετικούς ελέγχους διαπιστώνει ότι για το όχημα που τροποποιήθηκε δεν πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων Ι, ΙΙΙ και IV αυτού του διατάγματος.

Άρθρο 4.

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 4 Νοεμβρίου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΕΥΘΥΜΙΟΣ Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ	**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας: 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR

Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.30'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Καποδιστρίου 25 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 50. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 80, από 17 έως 24 δρχ. 100

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 30 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531			Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:			Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ.	10.000	Δρχ.	500
β) » » » Β'	»	19.000	»	950
γ) » » » Γ'	»	6.000	»	300
δ) » » » Δ'	»	18.000	»	900
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	»	12.000	»	600
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	»	6.000	»	300
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	»	3.000	»	150
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	»	6.000	»	300
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	»	1.500	»	75
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	»	40.000	»	2.000
ια) Για όλα τα Τεύχη	»	85.000	»	4.250

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ